

15ème législature

Question N° : 1352	De M. Jean Lassalle (Libertés et Territoires - Pyrénées-Atlantiques)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Les travaux de sécurisation de la RN 134	Analyse > Les travaux de sécurisation de la RN 134.
Question publiée au JO le : 16/03/2021 Réponse publiée au JO le : 24/03/2021 page : 2946		

Texte de la question

M. Jean Lassalle interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'engagement de l'État dans les travaux de la route nationale RN 134, axe européen E7 et route classée à grande circulation. En effet, l'État a construit sur cette route, il y a vingt-sept ans, le tunnel du Somport, l'un des plus longs d'Europe, voire du monde, mais il a délaissé la seconde phase des travaux : la mise aux normes de cette route extrêmement dangereuse. Alors que le trafic transfrontalier au Somport est dans une dynamique d'augmentation annuelle de + 3,8 % de poids lourds (supérieure aux augmentations constatées à Biriadou et au Perthus), avec toutes les conséquences que cela représente, les travaux de sécurisation de cette route sont négligés par l'État et prennent du retard. Depuis de nombreuses années, cette région vit au rythme de ces travaux, indispensables pour désengorger des secteurs saturés et répondre aux besoins économiques et écologiques. Quant aux habitants de ces communes, ils sont confrontés à l'insécurité à cause d'un trafic routier très chargé et dangereux entre l'Espagne et la France, en passant par le tunnel du Somport, par une route extrêmement difficile. Les travaux de la liaison entre Pau et Oloron, l'harmonisation des vitesses au sud d'Oloron-Sainte-Marie, la sécurisation du trafic et des accès riverains à Gan (PR 48) et les déviations des villages (prévues initialement dans les études de la construction du tunnel du Somport) ont pris un retard important et leur achèvement est attendu maintenant depuis trop longtemps. La sauvegarde de la vallée d'Aspe, en voie de devenir un couloir à camions, connaissant de nombreux accidents et le transport de produits chimiques constituant un facteur de risque important, est devenue un sujet urgent. Les collectivités de la région, qui soulignent l'importance de cette ligne pour le maintien de la population dans de nombreux secteurs et pour l'attractivité des territoires, alertent l'État sur le budget d'entretien de cette route qui, bien qu'il soit constant en valeur absolue, est considéré en baisse au regard de l'augmentation des dépenses d'entretien au niveau national. C'est pourquoi, dans ce contexte, il souhaiterait savoir si le Gouvernement va réviser les sommes allouées aux travaux sur la RN134 dans le dernier CPER et confirmer son engagement ferme de leur mise en œuvre urgente, et souhaite connaître son calendrier.

Texte de la réponse

SÉCURISATION DE LA RN 134

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle, pour exposer sa question, n° 1352, relative à la sécurisation de la RN 134.



M. Jean Lassalle. Ma question porte sur la route nationale 134, dénommée en son temps « voie européenne 7 ». Cette qualification est-elle toujours d'actualité ?

Dans les années 1990, l'État et l'Union européenne ont entrepris de moderniser la totalité de cet axe routier, comportant deux tronçons distincts : le premier, entre Pau et Oloron-Sainte-Marie, devait être réalisé sur un site nouveau, car l'implantation de la RN 134 engendrait des problèmes d'urbanisme, un trafic très dangereux et ne permettait pas d'arriver à un résultat. Le second correspond à la liaison entre Oloron-Sainte-Marie et l'entrée du tunnel de Somport. Le projet prévoyait de contourner les communes concernées et de mettre la route aux normes, avec une voie de dépassement sur les parties les plus montagneuses, l'ensemble devant être bordé de pistes cyclables.

Malheureusement, le nouveau site de l'axe reliant Pau à Oloron-Sainte-Marie, bien que financé des années durant, n'a jamais été réalisé : on s'est contenté de quelques aménagements ponctuels, n'améliorant en rien la sécurité. Il y a d'ailleurs sur ce tronçon de trente-sept kilomètres pas moins de quatre changements de vitesse ! Au sud d'Oloron-Sainte-Marie, quatre communes ont été contournées, mais il en reste autant qui attendent leur tour : les habitants, confrontés à l'augmentation du trafic de poids lourds, voient leur maison se dévaloriser et doivent supporter un bruit et une fureur insupportables.

C'était un grand et beau projet, lancé par le président de la République française François Mitterrand et le roi d'Espagne Juan Carlos 1er. Certes, le gouvernement actuel n'est pas responsable de cet état de faits, mais il n'a rien entrepris pour y remédier.

Aussi a-t-il l'intention de reprendre sérieusement ce projet dans son ensemble et de le mener à bien, notamment de réaliser la déviation d'Oloron-Sainte-Marie, qui devient vitale, et d'y consacrer un véritable financement, en donnant un caractère prioritaire à son engagement dans le prochain CPER, le contrat de plan État-région ? Et qu'en est-il du rendez-vous que j'ai sollicité auprès du ministre délégué chargé des transports ? Je viendrai accompagné d'une petite délégation, comme je l'ai fait avec tous les ministres qui l'ont précédé depuis le début de ce projet, il y a plus de quarante ans.

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du logement.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée chargée du logement. Vous interrogez le ministre délégué chargé des transports sur les travaux de sécurisation de la RN 134. Avant toute chose, soyez assuré que l'État est pleinement engagé dans la modernisation de cet axe routier. La stratégie actuellement suivie consiste à privilégier des aménagements progressifs et proportionnés au niveau de trafic présent sur cette voie.

Plus précisément, entre Oloron et la frontière espagnole, une enveloppe de 7 millions d'euros, financés intégralement par l'État, a été inscrite en 2020 à l'actuel CPER, afin de traiter plusieurs points délicats de cet axe. Ce montant a permis la mise en service d'un aménagement de sécurité à l'entrée nord d'Asasp-Arros en août 2020, ainsi que d'entamer des travaux d'aménagement de l'entrée sud, actuellement en cours, et d'engager le confortement du site du Larry, qui débutera le mois prochain.

Plus au nord, une opération de mise en sécurité de la route nationale entre Belair et Oloron bénéficiera en 2021 d'un financement de 10,5 millions d'euros, au titre du plan de relance, pour accélérer l'engagement d'une première section dont les travaux préparatoires débuteront en fin d'année. Je peux aussi vous confirmer que l'État renforcera les moyens prévus au CPER. L'inscription de l'opération devrait être augmentée de 12 millions d'euros, intégralement financés par l'État, et portée à 23 millions dans le cadre de l'avenant de prolongation du volet mobilité du CPER jusqu'à fin 2022.



Par ailleurs, plusieurs autres aménagements sont réalisés en dehors du CPER, comme la suppression du passage à niveau numéro 24 sur la commune d'Herrère. Cette opération, d'un montant de 8,3 millions, dont 6 millions financés par l'État, a été ouverte à la circulation en février dernier.

Enfin, s'agissant du budget d'entretien, la RN 134 bénéficie d'un programme d'amélioration d'itinéraire validé par décision du ministre délégué chargé des transports en 2017, pour un coût de 3,8 millions d'euros. À ce jour, il reste 1,4 million de travaux à réaliser, dont près d'1 million programmé en 2021. Enfin, je ferai part au ministre délégué chargé des transports de votre demande de rendez-vous.